

29 Νοεμβρίου, 1991

[ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Δ/στής]

FAHD SOBHI ROUMIE & ANOTHER,

Ενάγοντες,

v.

ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ,

Εναγομένων.

(Αγωγή Αρ. 99/84).

5 *Ναυτοδικείο — Αγωγή για αποζημιώσεις για απώλεια πλοίου ενώ βρισκόταν υπό σύλληψη — Κατά πόσο είχαν ευθύνη οι εναγόμενοι 2, που είχαν παραλάβει για επιδιόρθωση τις βαλβίδες της μηχανής του πλοίου και αρνήθηκαν να τις παραδώσουν με αποτέλεσμα η μηχανή να μη μπορεί να ξεκινήσει.*

Αξιοματικός Ναυτοδικείου — Καθήκοντα και υποχρεώσεις του αναφορικά με πλοίο υπό σύλληψη — Περιορίζονται στο "custody" του πλοίου, δηλαδή την φύλαξη, επιτήρηση και/ή επίβλεψή του.

10 *Αποζημιώσεις — Για απώλεια πλοίου — Υπολογισμός — Εκτίμηση αλληλοσυγκρουόμενης μαρτυρίας εμπειρογνομόνων.*

15 *Με την αγωγή τους οι ενάγοντες ζητούσαν από τους εναγόμενους Δολ. ΗΠΑ 300.000 σαν αποζημιώσεις για την καταστροφή του πλοίου M-HARB, ενώ αυτό βρισκόταν υπό σύλληψη στο αγκυροβόλιο Λεμεσού. Η σύλληψη είχε διαταχθεί στην αγωγή 63/83, που είχε κινήσει η εναγόμενη 2 εναντίον του πλοίου για ΑΚ2.771,95, υπόλοιπο αξίας επιδιορθώσεων που είχε κάμει στα πιστόνια της μηχανής. Ενώ το πλοίο βρισκόταν υπό σύλληψη, διαπιστώθηκε βλάβη στις βαλβίδες της μηχανής και κλήθηκαν οι εναγόμενοι 2*

20 *που τις απαίρεσαν και τις πήραν στο εργαστήριο τους για επιδιόρθωση. Χωρίς τις βαλβίδες η μηχανή δεν μπορούσε να ξεκινήσει. Όταν άρχισε θαλασσοταραχή ο καπετάνιος ζήτησε από τους εναγόμενους 2 να εγκαταστήσουν τις βαλβίδες ή να του τις δώσουν, αλλά αυτοί αρνήθηκαν. Χωρίς την λειτουργία της μηχανής, το πλοίο δεν μπορούσε να αντιμετωπίσει τη θαλασσοταραχή, ούτε*

25 *μπορούσε να το βοηθήσει η ατμάκατος του Λιμεναρχείου, και, τελικά, προσάραξε σε βράχους και καταστράφηκε.*

30 *Στα δικόγραφα τους οι εναγόμενοι 2 δεν ήγειραν θέμα δικαιώματος επίσχεσης (lien) το οποίο δεν απασχόλησε το Δικαστήριο. Από την μαρτυρία ήταν φανερό ότι ο αξιοματικός Ναυτοδικείου δεν είχε πληροφορηθεί για το πρόβλημα των βαλβίδων ούτε ότι η*

μηχανή του πλοίου δεν μπορούσε να ξεκινήσει.

Ενώπιον του Δικαστηρίου υπήρξαν αντίθετες εκδοχές εμπειρο-γνωμόνων αναφορικά με την αξία του πλοίου: οι μεν ενάγοντες την ανέβαζαν σε Δολ. ΗΠΑ 350.000, ενώ οι εναγόμενοι σε Δολ. ΗΠΑ 50.000 νοουμένου ότι ήταν σε εργάσιμη κατάσταση και είχε όλα τα αναγκαία πιστοποιητικά ή σε Δολ. ΗΠΑ 28.000 αν θα πουλιόταν για παλιοσίδερα (scrap). Οι ενάγοντες ήσαν σύζυγοι, αλλά το πλοίο ήταν ιδιοκτησία της ενάγουσας 2 και είχε αγοραστεί με χρήματά της.

5

Αποφασίσθηκε ότι

10

(α) Τα καθήκοντα και υποχρεώσεις του αξιωματικού Ναυτοδικείου περιορίζονται στο "custody", δηλαδή την φύλαξη, επιτήρηση και επίβλεψη του, ενώ τα δικαιώματα ιδιοκτησίας και κατοχής παραμένουν στους δικαιούχους. Εφόσο ο αξιωματικός Ναυτοδικείου ουδέποτε είχε πληροφορηθεί και δεν γνώριζε για την κατάσταση της μηχανής του πλοίου, δεν μπορούσε να του αποδοθεί οποιαδήποτε ευθύνη ή αμέλεια για την απώλεια του πλοίου και η αγωγή εναντίον του έπρεπε να απορριφθεί.

15

(β) Η απώλεια του πλοίου οφειλόταν στην αδικαιολόγητη άρνηση των εναγομένων 2 να παραδώσουν και/ή να εγκαταστήσουν τις βαλβίδες της μηχανής, και γι αυτό οι εναγόμενοι 2 είχαν ευθύνη για την απώλεια.

20

(γ) Αξιολογώντας την μαρτυρία των εμπειρογνωμόνων, αυτή του εναγομένου 1 ήταν η πιο αξιόπιστη και γι αυτό η αξία του πλοίου ήταν Δολ. ΗΠΑ 50.000.

25

(δ) Ο ενάγων 1 δεν είχε οποιοδήποτε δικαίωμα πάνω στο πλοίο και γι' αυτό δεν ενομιμοποιείτο να εγείρει αγωγή.

Η αγωγή εναντίον του εναγομένου 1 απορρίφθηκε με έξοδα. Η αγωγή του ενάγοντα 1 απορρίφθηκε. Εκδόθηκε απόφαση υπέρ της ενάγουσας 2 και εναντίον των εναγομένων 2 για Δολ. ΗΠΑ 50.000, πλέον έξοδα. Καμμία διαταγή για έξοδα μεταξύ ενάγοντα 1 και εναγόμενης 2.

30

35

Υποθέσεις που αναφέρθηκαν:

The Government of the Republic of Spain v. SS. Arantzazu Mendi [1939] A.C. 256.

The Bold Buccleugh [1852] 7 Moo P.C.C. 267.

The Feronia [1868] L.R. 2 A & E 65.

40

The Glasgow Packet, 166 E.R. 770.

Αγωγή Ναυτοδικείου.

5 Αγωγή για 300.000 Δολάρια Αμερικής για την απώ-
λεια του πλοίου "M- HARB" ενώ βρισκόταν υπό σύλληψη
και στην κατοχή ή εξουσία του Αξιωματικού του Ναυτοδι-
κείου ένεκα αμέλειας καθήκοντος ή παράβασης εμπιστεύ-
ματος.

A. Χαβιαράς, για τους ενάγοντες.

10 M. Τσιάππα (κα), Δικηγόρος της Δημοκρατίας, για
τους εναγομένους Αρ. 1.

Cur. adv. vult.

ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ Δ. ανάγνωσε την ακόλουθη απόφα-
ση. Με την αγωγή αυτή οι ενάγοντες απαιτούν από τους
εναγόμενους:-

15 "(α) U.S.DOLL. 300.000 ή το ισάξιο σε Κυπριακές
λίρες για απώλεια του πλοίου των εναγόντων "M-
HARB" ενώ βρισκόταν υπό σύλληψη και στην κατοχή ή
20 εξουσία του Αξιωματικού του Ναυτοδικείου ένεκα αμε-
λειάς καθήκοντος ή παράβαση εμπιστεύματος εκ μέ-
ρους του Αξιωματικού του Ναυτοδικείου και/ή ένεκα
παράνομης επέμβασης ή/και αμελείας ή/και κακόβουλης
25 ζημίας εκ μέρους των εναγομένων αρ. 2 ή/και των αντι-
προσώπων ή υπαλλήλων ή υπηρετών των εναγομένων
αρ. 2 και/ή ένεκα παράνομης εγκατάλειψης του πλοίου
ή παράβασης καθήκοντος ή αμελείας των εναγομένων
αρ. 3 μέχρι 6 ή άλλως πως.

(β) Τόκο προς 9% ετησίως από 9.3.1984.

(γ) Έξοδα."

30 Ο πρώτος ενάγοντας είναι ο σύζυγος της δεύτερης ενά-
γουσας η οποία ήταν και/ή είναι η ιδιοκτήτρια του πλοίου

"M-HARB".

Οι ενάγοντες κίνησαν την αγωγή αυτή εναντίον έξι εναγόμενων αλλά τελικά την απέσυραν εναντίον των εναγόμενων 3 έως 6.

Μετά από αίτηση των δικηγόρων των εναγόντων και με τη συγκατάθεση των δικηγόρων των εναγόμενων αρ. 1 και των εναγόμενων αρ. 2 που τότε αντιπροσωπεύονταν από δικηγόρο, πάρθηκε σαν προπαρασκευαστική μαρτυρία αυτή των Bassam El Ahmad και του Haroum Mohamed Hamid. Ο πρώτος ήταν ο καπετάνιος του πλοίου ο δε δεύτερος ο πρώτος μηχανικός του. Η μαρτυρία τους είναι τα Τεκμήρια 1 και 2 στην αγωγή αυτή. Οι μάρτυρες αυτοί αντεξετάστηκαν από τους δικηγόρους των εναγομένων 1 και 2. Αργότερα ο δικηγόρος των εναγομένων αρ. 2 ζήτησε να αποσυρθεί από την αγωγή γιατί όπως ανέφερε οι πελάτες του παρ' όλες τις οχλήσεις του αμέλησαν να επικοινωνήσουν μαζί του. Με επιστολή του που είναι το Τεκμήριο "Α", και που στάληκε σ' αυτούς με διπλοσυστημένη επιστολή, ο δικηγόρος των εναγομένων αρ. 2 τους πληροφόρησε ότι η ακρόαση της αγωγής εναντίον τους είχε οριστεί για την 8 και 9 Οκτωβρίου, 1987, ότι είχε αποσυρθεί από δικηγόρος τους, και ότι η παρουσία τους κατά την ακρόαση της αγωγής ήταν απαραίτητη γιατί το Δικαστήριο θα προχωρούσε στην ακρόαση της αγωγής στην απουσία τους και πιθανόν να εξέδιδε απόφαση εναντίον τους. Επίσης τους συμβούλευε να διορίσουν άλλο δικηγόρο να τους υπερασπίσει. Η επιστολή του δικηγόρου των εναγομένων αρ. 2 φέρει ημερ. 9/7/1987. Η επιστολή αυτή επεστράφη στο δικηγόρο τους ως αζήτητη (unclaimed) [βλέπε Τεκμήριο Α στην αγωγή].

Μετά από αυτό το Δικαστήριο προχώρησε να ακούσει την υπόθεση στην απουσία των εναγομένων αρ. 2.

Ο πρώτος εναγόμενος είναι ο Γενικός Εισαγγελέας της Δημοκρατίας, ο δε δεύτερος εταιρεία που κλήθηκε από τον καπετάνιο του πλοίου για να επιδιορθώσει βλάβη στις μηχανές του.

Όπως φαίνεται από το αιτητικό της αγωγής η απαίτηση των ενάγοντων βασίζεται σε δύο σκέλη:-

5 (α) Απαίτηση εναντίον της Δημοκρατίας μέσω του Γενικού Εισαγγελέα για αμέλεια καθήκοντος ή παράβαση εμπιστεύματος εκ μέρους του Αξιωματικού του Ναυτοδικείου, και

(β) Παράνομη επέμβαση ή αμέλεια ή κακόβουλη ζημιά από μέρους των εναγόμενων αρ. 2.

10 Όσον αφορά το πρώτο σκέλος της απαίτησης των ενάγοντων το θέμα που έχω να αποφασίσω είναι ποια είναι τα καθήκοντα και οι υποχρεώσεις (duties) του Αξιωματικού του Ναυτοδικείου όταν το Ναυτοδικείο εκδώσει διάταγμα σύλληψης πλοίου και εάν και πότε αυτός είναι ένοχος αμέλειας.

15 Στην Κύπρο, όπως και στην Αγγλία, δεν υπάρχει νομοθετική ρύθμιση των καθήκοντων και υποχρεώσεων του Αξιωματικού του Ναυτοδικείου (The Admiralty Marshal).

20 Όπως φαίνεται από τις δύο αποφάσεις των αγγλικών Δικαστηρίων στις οποίες το θέμα αυτό έχει συζητηθεί και στις οποίες θ' αναφερθώ, τα καθήκοντα και οι υποχρεώσεις του Αξιωματικού του Ναυτοδικείου περιορίζονται στο "custody" του πλοίου αλλά η ιδιοκτησία ή κατοχή του πλοίου παραμένει στον ιδιοκτήτη ή κάτοχο του παρ' όλο που το πλοίο είναι υπό σύλληψη.

25 Η λέξη "custody" στα αγγλο-ελληνικά λεξικά μεταφράζεται σαν "φύλαξη, επιτήρηση και ή επίβλεψη".

Στην υπόθεση *The ABODI MENDI* [1939] P. 178, στη σελ. 194 ο Δικαστής Scott αποφάσισε ότι:-

30 "... once the ship, in an action for possession, was put into the charge of the marshal of the Admiralty Court, all persons concerned in the litigation were under a duty to abstain from any interference with the custody of the ship

by the marshal. The action being an action for possession, and one of the persons on board the ship being the master appointed by the owners, a forcible exclusion of that master from the ship by persons representing the plaintiffs was an act by which the plaintiffs took the law into their own hands in a way which affected the custody of the ship which the Court was retaining on account of whom it might concern, impartially on behalf of all parties."

5

Στην υπόθεση *The Government of The Republic of Spain v. SS ARANTZAZU MENDI* [1939] A.C. 256, στη σελ. 266 ο Λόρδος Atkin που εξέδωσε την ομόφωνη απόφαση του Δικαστηρίου για τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του Αξιωματικού του Ναυτοδικείου είπε:-

10

"The ship arrested does not by the mere fact of arrest pass from the possession of its then possessors to a new possession of the Marshal. His right is not possession but custody. Any interference with his custody will be properly punished as a contempt of the Court which ordered arrest, but, subject to his complete control of the custody, all the possessory rights which previously existed continue to exist, including all the remedies which are based on possession. ... But a bare arrest appears to me clearly to give custody and not possession. ..."

15

20

Έχοντας υπόψη μου τις πιο πάνω αποφάσεις των αγγλικών Δικαστηρίων θεωρώ ότι πρέπει να εξετάσω τη μαρτυρία που δόθηκε εκ μέρους των εναγόντων όσον αφορά την ισχυριζόμενη αμέλεια του Αξιωματικού του Ναυτοδικείου που οδήγησε στην καταστροφή του πλοίου.

25

Προς υποστήριξη των ισχυρισμών τους για τις συνθήκες που οδήγησαν στην καταστροφή του πλοίου τους οι ενάγοντες κάλεσαν τους Bassam El Ahmad και τον Haroun Mohamed Hamid, που όπως έχω ενωρίτερα πει στην απόφασή μου η μαρτυρία τους πάρθηκε σαν προπαρασκευαστική μαρτυρία και είναι τα Τεκμήρια 1 και 2 ενώπιόν μου.

30

35

Σε συντομία η μαρτυρία τους είναι:-

Ενώ το πλοίο των ενάγοντων βρισκόταν στο μικρό -
 όπως ο μάρτυρας Bassam είπε στη μαρτυρία του- λιμάνι
 της Λεμεσού κάτι είχαν τα πιστόνια της μηχανής του
 5 πλοίου και εχρειάζονταν επιδιόρθωση. Κάλεσε τότε τους
 εναγόμενους αρ. 2 οι οποίοι του είπαν πως θα χρειάζο-
 νταν 15 (δεκαπέντε) μέρες για να επιδιορθώσουν τη βλάβη
 και ότι η εργασία για την επιδιόρθωση θα στοίχιζε περι-
 10 που £1.500.- ως £2.000.- . Όταν όμως οι εναγόμενοι αρ. 2
 επέστρεψαν τα πιστόνια ζήτησαν να πληρωθούν για την
 επιδιόρθωση τους το ποσό των £4.500.-. Ο Bassam τους
 πλήρωσε £1.750.- έναντι της απαίτησης τους και τους είπε
 πως τα υπόλοιπα θα τους πληρώνονταν όταν το πλοίο θα
 15 εύρισκε φορτίο. Μετά από αυτό οι εναγόμενοι αρ. 2 κίνη-
 σαν εναντίον του πλοίου την Αγωγή Ναυτοδικείου Αρ. 63/
 83 με την οποία ζητούσαν το ποσό των £2.771.95σ για επι-
 διόρθωση. Ο φάκελος της αγωγής αυτής είναι το Τεκμήριο
 6 ενώπιον μου. Ταυτόχρονα οι ενάγοντες στην Αγωγή Αρ.
 20 63/83 κατόπιν αίτησης τους πήραν διάταγμα για τη σύλλη-
 ψη του πλοίου.

Ενώ το πλοίο βρισκόταν υπό σύλληψη οι μάρτυρες
 διαπίστωσαν ότι υπήρχε βλάβη στις βαλβίδες της μηχανής
 του πλοίου. Κάλεσαν τους εναγόμενους αρ. 2, οι οποίοι
 25 τις αφαίρεσαν από τη μηχανή και τις πήραν στο εργαστή-
 ριο τους για να τις επιδιορθώσουν. Χωρίς τις βαλβίδες η
 μηχανή του πλοίου δεν μπορούσε να ξεκινήσει. Όταν ξε-
 κίνησε η θαλασσοταραχή ο καπετάνιος πήγε στο εργαστή-
 ριο των εναγόμενων αρ. 2 και τους ζήτησε να πάνε να το-
 30 ποθετήσουν τις βαλβίδες στη μηχανή ή να του τις δώσουν,
 και πρόσφερε να τους πληρώσει οποιοδήποτε ποσό αλλά
 αυτοί αρνήθηκαν να του δώσουν τις βαλβίδες ή να πάνε
 να τις εγκαταστήσουν στη μηχανή του πλοίου.

Όταν ο καπετάνιος αντιλήφθηκε τον κίνδυνο που διέ-
 35 τρεχε το πλοίο λόγω της θαλασσοταραχής ήλθε σε επικοι-
 νωνία με τον πιλότο του Λιμεναρχείου αλλά η ατμάκατος
 που στάληκε από το Λιμεναρχείο δεν μπόρεσε να προσφέ-
 ρει καμμία βοήθεια σ' αυτό λόγω του ότι η μηχανή του δεν

εργαζόταν. Εδώ θέλω να παρατηρήσω ότι το Λιμεναρχείο που είναι κάτω από τον έλεγχο και ευθύνη της Αρχής Λιμένων καμμία σχέση δεν έχει με τον Αξιωματικό του Ναυτοδικείου.

Όπως φαίνεται από τη μαρτυρία που έδωσαν οι πιο πάνω μάρτυρες των εναγόντων κανένας από αυτούς ποτέ δεν πληροφόρησε τον Αξιωματικό Ναυτοδικείου για το πρόβλημα που αντιμετώπιζαν με τα πιστόνια της μηχανής του πλοίου πριν τη σύλληψη του, γεγονός που του έγινε γνωστό λόγω της διαταγής για τη σύλληψη του πλοίου αλλά ουδέποτε τον πληροφόρησαν ότι μετά τη σύλληψη του πλοίου υπήρξε πρόβλημα με τις βαλβίδες της μηχανής, ότι οι εναγόμενοι αρ. 2 τις πήραν στο εργαστήριο τους για επιδιόρθωση κατόπιν εντολής του καπετάνιου και ότι αρνήθηκαν να τις επιστρέψουν και ή τις τοποθετήσουν στη μηχανή γιατί δεν είχαν πληρωθεί για την επισκευή τους. Πέραν τούτου όπως φαίνεται από τη μαρτυρία των δύο μαρτύρων των εναγόντων ο Αξιωματικός Ναυτοδικείου ουδέποτε πληροφορήθηκε ότι το πλοίο κινδύνευε να βυθιστεί γιατί δεν μπορούσε να κινηθεί λόγω του ότι δεν εργαζόταν η μηχανή του.

Ενόψει των πιο πάνω κατέληξα στο συμπέρασμα πως δεν μπορεί να αποδοθεί στον Αξιωματικό του Ναυτοδικείου καμμία αμέλεια για την καταστροφή του πλοίου γιατί ο καπετάνιος του -που είναι ο αντιπρόσωπος του ιδιοκτήτη- ενήργησε μετά τη σύλληψη του σαν ιδιοκτήτης αναλαμβάνοντας τις ευθύνες που θα είχε ο ιδιοκτήτης αν το πλοίο δεν συνελαμβάνετο και ετίθετο στο "custody" του Αξιωματικού του Ναυτοδικείου.

Για τους πιο πάνω λόγους βρίσκω ότι η αγωγή εναντίον του εναγόμενου αρ. 1 πρέπει να απορριφθεί.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να αναφέρω πως την 22/3/1984 εκδόθηκε από Δικαστή του Δικαστηρίου αυτού απόφαση στην Αγωγή Αρ. 63/84 εναντίον του πλοίου "M-HARB" για £2.771,95 και την 27/3/1984 το ίδιο Δικαστήριο εξέδωσε την πιο κάτω διαταγή.

5 "(a) That the ship "M-HARB" which is under arrest in the port of Limassol be appraised and sold. The Marshal himself or anyone or more experienced person or persons he may choose to appraise the said ship according to the true value thereof and immediately after carrying out such appraisal, furnish forthwith to the Registrar of this Court a statement in writing showing the value of the appraised ship and also the amount of the fees, costs and charges and expenses incurred.

10 (b) The ship in question to be sold by the Marshal by public auction or private treaty for the highest price that can be obtained for it but for not less than the appraised value unless the Court, on the application of the Marshall, allows it to be sold for a lesser amount; and

15 (c) Immediately upon completion of the sale and gross proceeds thereof should be paid into Court and a statement signed by the Marshal showing the amount so paid, as well as all fees, costs, charges or expenses incurred in carrying out the sale, should be furnished to the Registrar of the Court. Such statements should be
20 accompanied by any vouchers necessary to show the amount of the monies expended.

Order accordingly."

25 Το διάταγμα του Δικαστηρίου δεν εκτελέστηκε γιατί πριν την ημέρα που θα γινόταν ο πλειστηριασμός για την πώλησή του το πλοίο λόγω θαλασσοταραχής προσάραξε σε βράχους που βρίσκονται έξω από το λιμάνι της Λεμεσού και καταστράφηκε.

30 Το επόμενο θέμα που πρέπει να αποφασίσω είναι αν οι εναγόμενοι αρ. 2 είναι ένοχοι αμέλειας και επομένως υπεύθυνοι για την καταστροφή του πλοίου.

Είναι ο ισχυρισμός των εναγόντων ότι οι εναγόμενοι αυτοί αρνήθηκαν να παραδώσουν στον καπετάνιο του πλοίου τις βαλβίδες και/ή τις τοποθετήσουν στη μηχανή

για το λόγο ότι δεν είχαν πληρωθεί για την επιδιόρθωση και ότι σαν αποτέλεσμα η μηχανή δεν μπορούσε να δουλέψει για να μπορέσει το πλοίο να αντιμετωπίσει την θαλασσοταραχή ή να βοηθήσει στη διάσωση του από τη βενζινάκατο.

5

Στην αναφορά που καταχώρησαν οι ενάγοντες στην αγωγή ισχυρίστηκαν ότι η καταστροφή του πλοίου οφειλόταν στις πιο κάτω παράνομες ενέργειες των εναγόμενων αρ. 2 (ίδη την παράγραφο 12 της αναφοράς και τις λεπτομέρειες που παρατίθενται. είναι στην αγγλική γλώσσα και τις αντιγράφο.

10

"12. Without prejudice to what is stated above the Plaintiff will maintain that the loss of the said Vessel was due to the following unlawful acts of the 2nd Defendant.

PARTICULARS

15

(a) They purported to have exercised a lien at a time when there was no such lien in existence and/or at a time when such lien had been terminated.

(b) They trespassed the Vessel and removed the valves of her engine when the vessel was arrested on their application in exercise or purported exercise of statutory lien.

20

(c) They made the vessel vulnerable to bad weather and/or to the perils of the sea."

25

Με την απάντηση τους στην αναφορά των ενάγοντων οι εναγόμενοι αρ. 2 αρνήθηκαν τις λεπτομέρειες της ισχυριζόμενης από τους ενάγοντες ευθύνης τους για την καταστροφή του πλοίου και ισχυρίστηκαν ότι ουδέποτε αρνήθηκαν να επιστρέψουν τις βαλβίδες γιατί δεν είχαν πληρωθεί για την επιδιόρθωση της μηχανής, ότι οι βαλβίδες ήταν υπό επιδιόρθωση και ότι αυτές επιδιορθώθηκαν μετά που ξέσπασε η θαλασσοταραχή και ότι λόγω της δεν

30

μπορούσαν να πλησιάσουν το πλοίο.

Τους πιο πάνω ισχυρισμούς τους οι εναγόμενοι αρ. 2 δεν υποστήριξαν με μαρτυρία για να αντικρούσουν εκείνους των ενάγοντων.

5 Έχοντας δει τον καπετάνιο και ακούσει τη μαρτυρία του κατέληξα στο συμπέρασμα ότι ο λόγος που οι εναγόμενοι αρ. 2 δεν παρέδωσαν σ' αυτόν και/ή αρνήθηκαν να τοποθετήσουν τις βαλβίδες στη μηχανή του πλοίου ήταν η απαίτηση τους να πληρωθούν για την επιδιόρθωση που
10 είχαν κάμει στη μηχανή του πλοίου, απαίτηση για την οποία υπήρχε προς όφελος τους δικαστική απόφαση και διαταγή του Δικαστηρίου για την πώληση του πλοίου προς ικανοποίηση της εν λόγω απόφασης.

15 Αφού με την παράγραφο 13 της "Απάντησης" τους οι εναγόμενοι αρ. 2 αρνούνται τις "Λεπτομέρειες" ευθύνης τους, που όπως ισχυρίζονται στην αναφορά τους οι ενάγοντες οδήγησαν στην καταστροφή του πλοίου, δεν προτίθενται να επιληφθώ του θέματος κατά πόσο οι εναγόμενοι αρ. 2 δικαιούνται να κατακρατήσουν τις βαλβίδες της μηχανής γιατί είχαν δικαίωμα "LIEN" δηλαδή την κατακράτηση τους για διασφάλιση της οφειλής προς αυτούς για υπηρεσία που πρόσφεραν στους ενάγοντες για την επιδιόρθωση των εξαρτημάτων αυτών. Αλλά για το θέμα αυτό θα ήθελα να παραπέμψω στις πιο κάτω υποθέσεις:
20 *The Bold Buccleugh* [1852] 7 Moo P.C.C. 267, *The Feronia* [1868] L.R. 2 A & E 65, *The Glasgow Packet*, 166 E.R. 770, στις οποίες φαίνεται ότι η κατακράτηση για οφειλή σε ναυτιλιακές διαφορές (Maritime Lien) διαφέρει από εκείνη του κοινοδικαίου (Common Law Lien).

30 Από τη μαρτυρία που έχω ενώπιον μου και ειδικά του καπετάνιου του πλοίου, την οποία δέχομαι ως ορθή βρίσκω ότι η καταστροφή του πλοίου οφειλόταν στην άρνηση των εναγόμενων αρ. 2 να παραδώσουν σ' αυτόν τις βαλβίδες της μηχανής και/ή να τις εφαρμόσουν σ' αυτή.

35 Τα επόμενα θέματα που έχω να αποφασίσω είναι:-

(1) Αν και οι δυο ενάγοντες δικαιούνται σε αποζημιώ-

σεις, και

(2) το ποσό των αποζημιώσεων που το Δικαστήριο θα πρέπει να επιδικάσει.

Όσον αφορά το πρώτο θέμα είναι φανερό από τη μαρτυρία που έδωσε ο πρώτος ενάγοντας, όπως και από το Τεκμήριο αρ. 3, ότι αυτός καμμία σχέση δεν έχει με την ιδιοκτησία ή κατοχή του πλοίου και ότι η ιδιοκτήτρια του είναι η ενάγουσα αρ. 2. Εν πάση περιπτώσει όπως φαίνεται από τη μαρτυρία του το πλοίο αγοράστηκε με χρήματα της ενάγουσας αρ. 2. Επομένως η αγωγή όσον αφορά τον ενάγοντα αρ. 1 πρέπει να απορριφθεί.

Έχοντας καταλήξει στο συμπέρασμα πως η καταστροφή του πλοίου οφείλετο στην άρνηση των εναγομένων αρ. 2 να τοποθετήσουν στη μηχανή και/ή παραδώσουν στον καπετάνιο τις βαλβίδες της το επόμενο θέμα που έχω να αποφασίσω είναι ποιό είναι το ποσό των αποζημιώσεων στο οποίο η ενάγουσα αρ. 2 (στην οποία θα αναφέρομαι σαν η ενάγουσα) δικαιούται.

Είναι ο ισχυρισμός της ενάγουσας ότι η ζημιά που υπέστη ανέρχεται στο ποσό των U.S.\$300.000, ποσό το οποίο απαιτεί με την αγωγή.

Προς υποστήριξη του ισχυρισμού ότι η ζημιά που υπέστη η ενάγουσα ανέρχεται σε U.S.\$300.000 έδωσε μαρτυρία ο πρώτος ενάγοντας και ο κ. Χαράλαμπος Αναστασιάδης.

Ο πρώτος ενάγοντας είπε ότι το πλοίο αγοράστηκε με χρήματα της ενάγουσας για U.S.\$295.000 στις 15/10/1976 (βλέπε επίσης το Τεκμήριο αρ. 5) και ότι το 1983 αλλάχθηκε η μηχανή, η γεννήτρια και επίσης οι υδραυλικές σωλήνες, και ότι οι επιδιορθώσεις αυτές στοίχισαν U.S.\$100.000.

Ο μάρτυς αυτός εκτίμησε την αξία του πλοίου κατά την ημέρα της καταστροφής του σε περίπου 350,000 δολάρια. Όταν ρωτήθηκε, τόσο από το δικηγόρο του όσο και στην αντεξέταση, είπε πως ήταν σε θέση να εκτιμήσει την

αξία του πλοίου γιατί πέρασε όλη του τη ζωή στη θάλασσα και εργάστηκε στα πλοία. Επίσης είπε ότι ήτο ο μόνος αρμοδίος εκτιμητής στο λιμάνι της Τρίπολης και ότι κατέχει πιστοποιητικό για την αρμοδιότητά του από την Κυβέρνηση του Λιβάνου.

Ο κ. Χαράλαμπος Αναστασιάδης, που είναι ο μάρτυς αρ. 2 στην υπόθεση των εναγόντων και που κλήθηκε επίσης για την αξία του πλοίου κατά τον κρίσιμο χρόνο, είπε στη μαρτυρία του ότι είναι Επιθεωρητής Πλοίων από το 1974 αναγνωρισμένος από το Bureau Veritas Γαλλίας. Σπούδασε μηχανολόγος-ηλεκτρολόγος στο Μετσόβιο Πολυτεχνείο, συνέχισε τις σπουδές του στο Hendon College of Technology, και ότι μετά που τέλειωσε το Hendon College of Technology πήρε ένα "course" έξι μηνών με τους Lloyd's του Λονδίνου. Για δύο χρόνια, το 1972 ως το 1974, εργάστηκε ως Βοηθός "Surveyor" παρά του Lloyd's στην Κύπρο. Επίσης εργάστηκε σαν διευθυντής του ναυπηγείου "Φάμαλιφτ" στη Λεμεσό για δύο χρόνια. Και αυτός εκτίμησε την αξία του πλοίου σε μεταξύ U.S.\$300.000 ως U.S.\$350.000. Βάσισε, είπε, την εκτίμηση του στο πλοίο ως μηχανήμα, στη ναυλαγορά, δηλαδή τι ναύλα θα πληρώνετο το βαπόρι και στην κίνηση φορτίων της εποχής. Κατά την περίοδο του 1984 υπήρξε, είπε, ένας τεράστιος αναβρασμός μεταξύ Κύπρου και Βηρυτού για μεταδιακομιστικό εμπόριο, δηλαδή υπήρξε αύξηση της κίνησης εμπορευμάτων από Κύπρο προς Λίβανο.

Ο μάρτυρας αυτός, όπως ανέφερε στην κατάθεσή του, επισκέφθηκε το πλοίο δύο φορές κατά το 1984. Η μια ήταν τον Ιανουάριο και η άλλη το Φεβρουάριο. Ο σκοπός για τον οποίον επισκέφθηκε το πλοίο τον Ιανουάριο ήταν για να βοηθήσει ως "Consultant" στις επισκευές του πλοίου, και τη δεύτερη φορά που ήταν το Φεβρουάριο του 1984, έκαμε εκτίμηση για να ξέρουν οι πλοιοκτήτες σε τι ποσό να ασφαλίσουν το πλοίο τους.

Ο εναγόμενος αρ. 1 κάλεσε σαν μάρτυρα όσον αφορά την αξία του πλοίου τον κ. Σταύρο Καραμοντάνη ο οποίος ασκεί το επάγγελμα του Επιθεωρητή Πλοίων από το 1962. Ο κ. Καραμοντάνης είναι B.Sc. Engineering (Edinburgh), Fellow of the Royal Institute of Naval

Architects, Fellow of the Institute of Marine Engineering, Member of the Institute of Electrical Engineers and Member of the Institute of Consulting Engineers. Ο μάρτυς είπε ότι επισκέφθηκε το πλοίο τον Ιανουάριο του 1984 γιατί το πλοίο είχε καθυστερήσει να πάρει τα αναγκαία μέτρα για να κρατήσει την κλάση του. Τον Ιανουάριο του 1984 τον πλησίασε ο πρώτος ενάγοντας και τον παρακάλεσε να ζητήσει από τον Ελληνικό νηογνώμονα παράταση δύο έως τριών μηνών των πιστοποιητικών του για να μπορέσει να κάμει το πλοίο ορισμένα ταξίδια και να επανέλθει το πλοίο για να τελειώσει τις αναγκαίες επισκευές του. Για να μπορέσει το πλοίο να κρατήσει την κλάση του έπρεπε να βγει σε δεξαμενή για γενική εξέταση, για εξέταση των μηχανών του κ.λ.π., άλλωσπως δεν θα μπορούσε να πάρει ανανέωση των πιστοποιητικών του. Όπως είπε ο μάρτυρας αυτός έπρεπε να ελεγχθεί πριν την 20/1/1983 για να του ανανεώσουν τα πιστοποιητικά του. Επειδή στο Λίβανο δεν υπήρχαν δεξαμενές το πλοίο έπρεπε να έλθει στην Κύπρο πριν την 20/1/1983 για να συμπληρωθεί ο κύκλος των εργασιών που χρειαζόντουσαν για να πάρει ανανέωση των πιστοποιητικών του. Το πλοίο όμως δεν ήλθε στην Κύπρο και επομένως από το Δεκέμβριο του 1982 ήτο εκτός κλάσης.

Ο ελληνικός νηογνώμονας, λόγω του μακρού χρόνου που πέρασε μεταξύ του χρόνου που είχε ελέγξει τα πιστοποιητικά του πλοίου και του Ιανουαρίου του 1984, αρνήθηκε να του δώσει παράταση της ισχύος των πιστοποιητικών του και για το λόγο αυτό ο μάρτυς αρνήθηκε τη διευκόλυνση που του ζήτησε ο πρώτος ενάγοντας. Κατά τη γνώμη του η αξία του πλοίου τον Ιανουάριο του 1984 αν τούτο ήταν σε εργάσιμη κατάσταση, αν είχε όλα τα πιστοποιητικά και δη τα "trading certificates", θα ήταν γύρω στις 50.000 δολάρια. Όταν ένα πλοίο, είτε, θα πουληθεί αλλά δεν έχει τα πιστοποιητικά του συνήθως υπολογίζεται η αξία του με το βάρος σιδήρου (scrap) το οποίο έχει. Το βάρος υπολογίζεται ακάθαρτο. Το βάρος του πλοίου ήταν 400 τόνοι και την τότε εποχή ο τόνος ο ακάθαρτος ήταν περίπου 70 δολάρια δηλαδή η αξία του πλοίου σαν σίδηρο ήταν U.S.\$28.000.

Ο μάρτυς πρόσθεσε επίσης στο ποσό αυτό ένα ποσό

U.S.\$15.000 με U.S.\$20.000 που θα ξοδευόταν για την επισκευή του.

5 Αντεξεταζόμενος ο μάρτυς επέμενε στην εκτίμηση που έκαμε. Όταν ρωτήθηκε αν ο καθορισμός της αξίας ενός πλοίου δε γίνεται μόνο με βάση την αξία του σαν "scrap" αλλά και από τη ζήτηση που υπάρχει, ο μάρτυς συμφώνησε αλλά πρόσθεσε ότι έδωσε την αξία την οποία θα είχε το πλοίο αν ήταν σε εργάσιμη κατάσταση και αν είχε όλα τα πιστοποιητικά που χρειάζεται ο Νόμος.

10 Έλαβα υπόψη μου όλη τη μαρτυρία που δόθηκε τόσο από μέρους της ενάγουσας όσο και από τους εναγόμενους αρ. 1 παρόλο που καμιά μαρτυρία δε δόθηκε από μέρους των εναγομένων αρ. 2 για την αξία του πλοίου και κατέληξα στο συμπέρασμα πως πρέπει να μη δεχθώ τη μαρτυρία που δόθηκε από μέρους της ενάγουσας για τους πιο κάτω λόγους.

20 Ο πρώτος ενάγοντας παρόλο που θέλησε να παρουσιάσει τον εαυτό του σαν εμπειρογνώμονα για εκτιμήσεις πλοίων δεν έδωσε στη μαρτυρία του καμιά λογική δικαιολογία πώς κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αξία του πλοίου κατά τον κρίσιμο χρόνο ήταν U.S.\$300.000.

25 Ο κ. Αναστασιάδης που κλήθηκε να συμβουλευτεί τους πλοιοκτήτες για τις επιδιορθώσεις που θα πρέπει να γίνουν στο πλοίο δεν έδωσε στο Δικαστήριο καμιά λεπτομέρεια των επιδιορθώσεων που χρειάζονταν να γίνουν σ' αυτό ούτε και αναφέρθηκε στο κόστος τους.

30 Είναι επομένως η γνώμη μου πως η εκτίμηση της αξίας του πλοίου που έγινε από τους μάρτυρες της ενάγουσας είναι ασαφής και δεν μπορώ να βασιστώ σ' αυτή. Εν πάση περιπτώσει ο ισχυρισμός του πρώτου ενάγοντα ότι αλλάχθηκε η μηχανή του πλοίου δεν μπορεί να είναι ορθός γιατί, όπως φαίνεται από τη μαρτυρία, τόσον ο λόγος της σύλληψης του πλοίου όσον και η αδυναμία του να κινηθεί κατά της θαλασσοταραχής οφειλόταν σε βλάβη στη μηχανή του.

Δέχομαι τη μαρτυρία του κ. Καραμοντάνη γιατί βρί-

σχω πως η εκτίμηση της αξίας του πλοίου που έκαμε βασίστηκε σε αναμφισβήτητα δεδομένα.

Για τους πιο πάνω λόγους που έχω αναφέρει

(α) η αγωγή των ενάγοντων εναντίον του πρώτου εναγόμενου απορρίπτεται. 5

(β) Η αγωγή του πρώτου ενάγοντα εναντίον των εναγόμενων αρ. 2 απορρίπτεται, και

(γ) η αγωγή της δεύτερης ενάγουσας εναντίον των εναγόμενων αρ. 2 επιτυγχάνει και εκδίδεται απόφαση προς όφελος της εναντίον των εναγόμενων αυτών για U.S.\$50.000,00. 10

Όσον αφορά τα έξοδα αγωγής οι ενάγοντες να πληρώσουν τα έξοδα των εναγόμενων αρ. 1, οι δε εναγόμενοι αρ. 2 να πληρώσουν τα έξοδα της ενάγουσας αρ. 2.

Καμιά διαταγή για τα έξοδα του πρώτου ενάγοντα εναντίον των εναγόμενων αρ. 2. 15

Τα έξοδα να εκτιμηθούν από τν Πρωτοκολλητή.

*Απόφαση για US\$ 50.000,00
υπέρ των εναγόντων 2. Δια-
ταγή για έξοδα ως ανωτέρω.*